cenap-infoline nr.18

2. Mai 1995


Versteinerte Klimaktichniten-Spuren

Evolution

Motorradspuren im Kambrium?

Die Versteinerungen, gefunden vor mehr als 130 Jahren in einem Steinbruch im kanadischen Ontario, sind so recht nach dem Geschmack eines Erich von Däniken – sehen sie doch aus, als wären schwere Motorräder schon vor 500 Millionen Jahren auf der Erde heimisch gewesen. Der US-Paläontologe Ellis Yochelson und sein russischer Kollege Michail Fedonkin haben nun das Rätsel der Abdrücke gelöst: Es handelt sich um die versteinerten Kriechspuren von Klimaktichniten, flachen Weichtieren von etwa der Größe eines menschlichen Fußes. Die Klimaktichniten, so Yochelson, „waren ein Fehlversuch der Evolution bei der Entwicklung von Landtieren", der in einer evolutionären Sackgasse endete. Die Tiere starben nach wenigen Millionen Jahren aus, ohne irgendwelche Nachfahren zu hinterlassen.

Der Krater von Andechs - doch kein Biotop

Das Theater um den Krater vom Kloster Andechs...

Jetzt verfügte das Landratsamt Starnberg: Er muß zugeschüttet werden - bis spätestens Ende April. Ein Sprecher: "Das ist alles andere als ein Biotop..." Vor Wochen hatte ein Sprengmeister das Loch in den Acker gejagt - angeblich um ein Biotop anzulegen.Die Polizei hatte erst einen "Meteoriteneinschlag" vermutet und die Ufologen einen ET-Besuch. Jetzt hatten auch noch Unbekannte den Kraterwall zum nahen Eglsee durchstochen - das Loch ist mit Wasser vollgelaufen.Das Landratsamt befürchtet "irreparable Schäden" für welche nun der Sprengmeister herangezogen werden soll.

Roswell-Alien-Film 1947

Endlich hat das Cover-Up über den Roswell-UFO-Crash ein Ende.Der Beweis: Ein Film aus dem Jahre 1947!

Alle Zweifel der UFO-Skeptiker könnten vom Tisch gewischt werden,wären da nicht die üblichen Ungereimtheiten der Ufologen im Spiel,über die dieselbigen sich hinwegsetzen. Nachfolgende Auszüge sind aus Internet-Daten welche wir ausführlich im nächsten CENAP-Report Nr.223 veröffentlichen werden.

...Das Aztec Information Management stieß am 18.April via Internet die Message über die letzten Meldungen zum "Alien Autopsy Report aus. Nach einer ungenannten Quelle sollen zwei humanoide Gestalten von fast zwei Metern Höhe hier untersucht werden.Auf einer Sequenz soll zu sehen sein,wie zwei Chirurgen dünne "Hautstreifen" von einer dieser Gestalten abziehen und in einem luftdichten Glascontainer ablegen.Im Hintergrund soll man einen bewaffneten Soldaten in Uniform sehen.Die Umgebung der Aufnahme scheint das Innere eines militärischen Feld-Lazarett-Zelts zu sein, illuminiert von Paraffin-Lampen.

...Der Film besteht aus insgesamt 14 jeweils sieben Minuten langen Segmenten,von denen Mantle nur eines zu Augen bekam und dies war auch nur eine Videoüberspielung,von Santilli als "die Stelle der Untersuchung" benannt: Ein Notzelt.Ein großes Wesen,mindestens aber von der Größe eines durchschnittlichen Mannes,scheint auf dem Tisch zu liegen,es ist weitgehend mit einem Tuch verdeckt,seine Arme,Beine und sein Kopf sind frei.Es hat keine Haare,keine Ohren und keine Nase.Seine "großen,schwarzen Augen" sind zu sehen;seine Haut scheint bleich zu sein.Das Filmmaterial,Sie wissen es bereits,ist in Schwarz/Weiß und ohne Ton,scheinbar führen auch die Beteiligten keinen Dialog miteinander.Zwei Ärzte in weißen Kutten stehen neben dem Tisch,"tragen aber keine Chirurgen-Masken noch Handschuhe".Mantle betont,daß auf dem Film nur "schwierig irgend welche Details zu sehen sind":Und im Vordergrund steht eine Person in dunkler Kleidung und verdeckt teilweise die Kamerasicht.Zudem gibt es "keine soliden Referenzpunkte auf dem Film".Für Mantle sei es durchaus denkbar,daß man das Szenario leicht nachstellen könne:"Jeder könnte dies in seinem Garten aufziehen,wenn er es nur wolle."Herumgeisternde Behauptungen,wonach der Film von Kodak überprüft wurde,sind so nicht korrekt.Kodak habe den Film noch nicht gehabt,man sei aber zu einer Untersuchung bereit.Mantle sei etwas unglücklich darüber,das mit Santilli "die falsche Person den Film habe und dieser nur Geld damit machen will.Er hat kein wirkliches Interesse am Inhalt,nur an seinem rein kommerziellen Wert".

Weitere Roswell-News verbreitete Frank Heetfeld im "maus-talk.ufos" am 19.April und er bezieht sich auf Paul Damon,Herausgeber der "Truth Seekers Review",der zusammen mit seinem Co-Herausgeber Mathhew Williams etwa fünfzehn Minuten Video-Filmmaterial in Beisein von Reg Presley ansehen konnte.Damon:"Die Qualität des Filmmaterials entsprach seinem Alter,will heißen,es war von derart trüber Qualität,daß man keine sonderlichen Details selbst bei Nahaufnahmen ausmachen konnte.

...Damon erklärte außerdem,daß das Notzelt bar jeder weiteren Ausrüstung war,abgesehen vom direkten "Handwerkzeug" der angeblichen Chirurgen auf einem Roll-Tischlein.Der übergroße Alienkopf besaß keine Ohren oder Nasenlöcher(!) und nur einen verkümmerten Schlitz als Mund.Die Arme der Kreatur reichten weit über die Hüften hinaus und waren proportional zum menschlichen Körper überlang;bei den kleinen Grauen wird dies durchweg beschrieben,bei den menschengroßen anderen Aliens paßt dieArmlänge jedoch proportional zu uns.Hier widerspricht das Filmmaterial den bisherigen ufologischen Vorstellungswelten in mehreren Punkten. Die Beine waren ebenso überlang,dafür aber dünn und mit übergroßen Füßen ausgestattet (Bigfoot) - war ein ufologisch uninformierter Dr.Frankenstein der Kreator dieser speziellen Kreatur? Hände und Füße hatten hier übrigens jeweils fünf Finger bzw. Zehen.

Mehr über die Alien-Film-Story im nächsten CENAP-Report Nr.223 !

Deutsche Luftflotte im langsamen Steigflug

In seiner neuesten Statistik stellt das LBA – Luftfahrt Bundesamt fest, daß der Gesamtbestand an Luftfahrzeugen insgesamt mit nur einem Prozent Wachstum für 1994 sehr gering ausgefallen ist. Gleichzeitig erhöhte sich die Anzahl der Flugstunden um drei Prozent, womit die Flugzeuge insgesamt besser ausgelastet werden konnten. Die größte Steigerung in der Anzahl der Flugstunden gab es bei den Flugzeugmustern über 5,7 Tonnen, die insgesamt um 20 Prozent gesteigert wurden, während sich die Flotte im gleichen Zeitraum um nur ein Prozent erhöhte.

Bei den kleineren Flugzeugen unter zwei Tonnen sowie bis 5,7 Tonnen sind erhebliche bzw. leichte Reduzierungen bei den Flugstunden errechnet worden, im Bereich der Segelflugzeuge und der Hubschrauber bemerkenswerte Plus-Ergebnisse. Beinahe verdoppelt hat sich dabei der Flugstundeneinsatz von Ballonen.

AERO Mai 1995

Luftfahrzeuge 1994 (Deutschland)

	über 5,7 t	2-5,7 t	unter 2 t	Motorsegler	Segelflugzeuge	Hubschrauber	Ballone
Anzahl	606	809	7317	2016	7767	687	1068
(Vorjahr)	600	814	7115	1931	7724	664	932
Flugstunden	1180	118	788	262	580	155	46
(in 1000-Vorjahr)	987	116	845	243	578	150	27
Flüge in 1000	579	163	1877	461	1002	428	33
(Vorjahr)	485	162	1916	445	966	407	27

Insgesamt wurden 1994 in Deutschland 598 verschiedene Luftfahrzeugmuster eingesetzt.

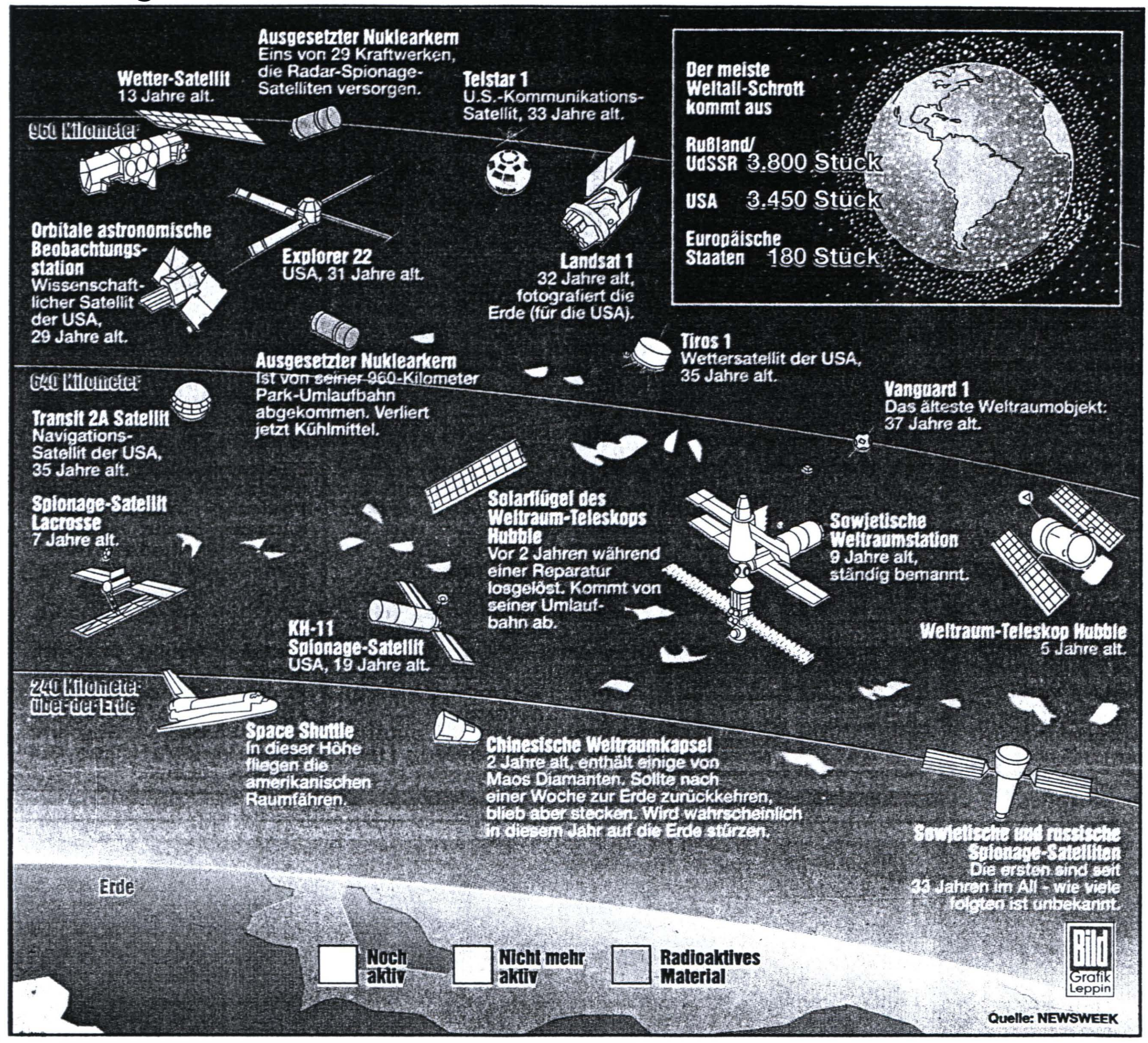
✶ BILD ✶ 2. Mai 1995

Laut und grell! Meteorit erschreckte Millionenstadt

Licht, so grell wie ein Atom-Blitz. Ein Knall, als ob ein Flugzeug die Schallmauer durchbricht: Meteoriten-Einschlag in Australien. Der Gesteins-Brocken raste in 20 Kilometer Höhe mit 18 000 km/h über die 1,2-Mio.-Stadt Perth hinweg. Experten: „Der Meteorit ist beim Eintritt in die Erd-Atmosphäre zu einer fußballgroßen Eisenkugel zerschmolzen." Sie ging 85 km entfernt in einem Waldgebiet nieder. Die Erschütterungen ließen Häuser wackeln.

Wie gefährlich ist der Schrott im Weltraum?

31. März 1995 ★ BILD ★



Kommt es bald zum Super-GAU im Weltraum? In Sibirien startete eine Rakete mit 3 Satelliten. Es ging schief. Trümmer knallten in den Pazifik.

Hoch über unseren Köpfen schwirren hunderte Satelliten. Gefährlich: die Atom-Reaktoren, die sie im All mit Strom versorgen. Viele von ihnen lecken, strahlen radioaktiv (siehe BILD-Grafik).

NASA-Wissenschaftler entdeckten in 640 km Höhe eine **Wolke** aus Millionen Tröpfchen – radioaktives Kühlmittel, das aus dem sowjetischen All-Reaktor **Cosmos 1900** entweicht. Die Forscher vermuten: Auch andere Reaktoren lecken.

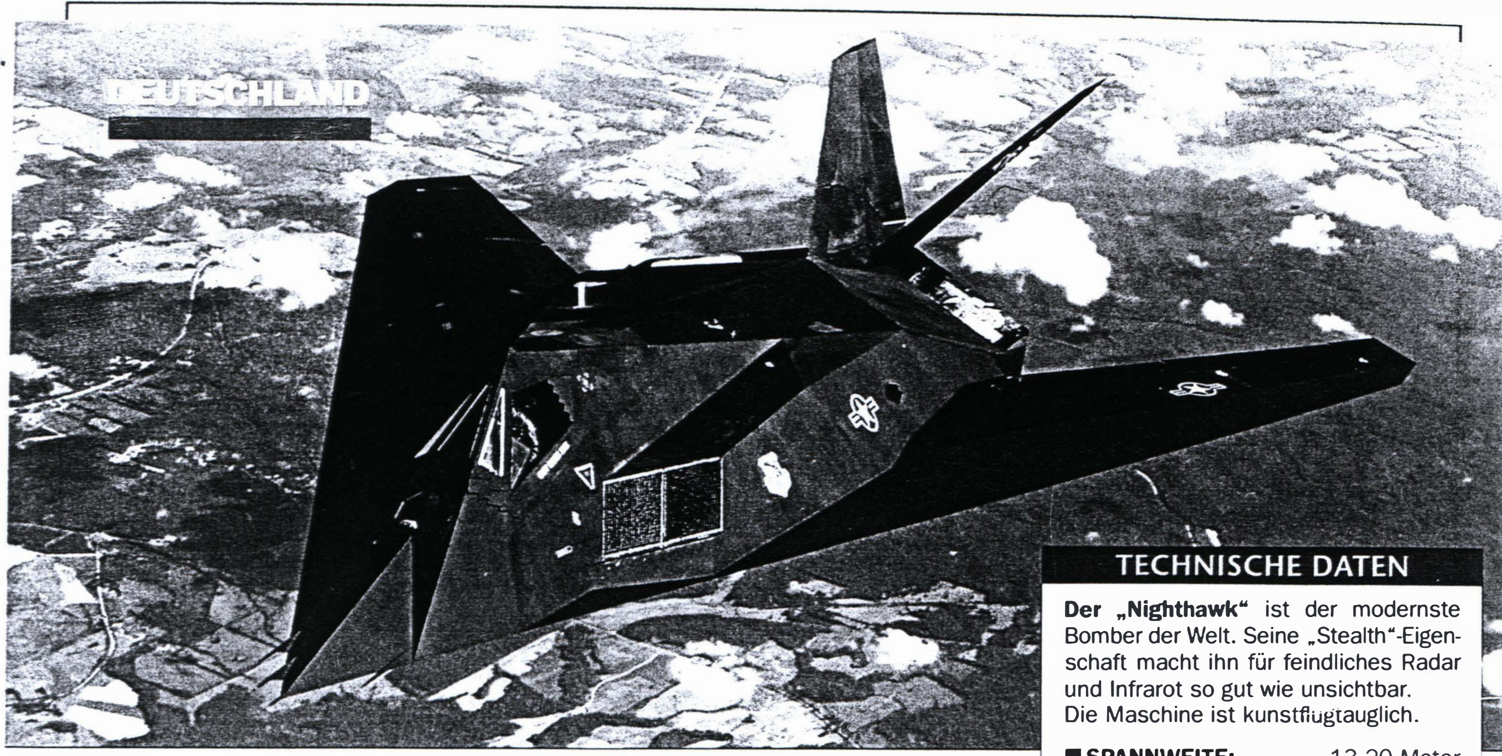
Werden Sie zur Bedrohung für uns?

Ein Experte: Wahrscheinlich ist ihre Radioaktivität erschöpft, bevor sie irgendwann auf die Erde stürzen.

Aber nicht nur Atommüll ist gefährlich – **7700** riesige Schrott-Teile rasen mit **3200 km/h** durchs All – können Satelliten treffen und zerstören.

cenap-infoline ist eine aktuelle Zusatzinformation zum CENAP-Report welches eigenständig,das aktuellste internationale Infoblatt der UFO-Szene darstellt.Die Erscheinungsweise ist 3-wöchentlich geplant,wird jedoch Gegebenenfalls in kürzeren Zeitabständen erscheinen.Verantwortlich im Sinne des Pressegesetz (§8) ist Hansjürgen Köhler,Limbacherstr.6,D-68259 Mannheim.Aus Kostengründen kann der Bezug nur über Abonnement erfolgen! Interessenten werden gebeten den Betrag von DM 30,-- mit dem Hinweis 1 ci-abo auf nachfolgende Konto zu überweisen und eine Fotokopie der Überweisung der schriftlichen Bestellung beizufügen oder nur Verrechnungsscheck zusenden.Bitte mit genauer Absenderangabe!

Sparkasse Mannheim,Konto Nr.7810906 - BLZ 67050101



TECHNISCHE DATEN

Der „Nighthawk" ist der modernste Bomber der Welt. Seine „Stealth"-Eigenschaft macht ihn für feindliches Radar und Infrarot so gut wie unsichtbar. Die Maschine ist kunstflugtauglich.

■ **SPANNWEITE:**	13,20 Meter
■ **LÄNGE:**	20,08 Meter
■ **FLUGGEWICHT:**	23 850 kg
■ **GESCHWINDIGKEIT:**	0,87 Mach
■ **REICHWEITE:**	1100 Kilometer
■ **HERSTELLER:**	Lockheed
■ **STÜCKPREIS:**	46 Mio. Dollar

Quelle: Fliegerkalender 1995, Mittler-Verlag

HIGH-TECH-RÜSTUNG

Fliegender Diamant

Vater der Tarnkappenbomber Ben R. Rich enthüllt Details aus der „Stealth"-Entwicklung

Neulinge auf dem Tarnkappenbomber F-117 A „Nighthawk" bekommen von US-Air-Force-Colonel Klaus Klausen einen flotten Spruch zu hören: „Immer daran denken, Jungs: Wer diesem Flugzeug und seinen Instrumenten nicht blind vertraut, endet als Zahl in der Statistik."

Die Mahnung ist müßig: Im 37. Taktischen Geschwader der USAF sind die besten Piloten der Air Force vereint. Ihr Verband ist in Holloman, Neu Mexiko, stationiert.

Ein gutes Jahrzehnt lang waren Entwicklung und sogar Existenz dieser für Radar unsichtbaren Maschine nur ein Gerücht mit der Bezeichnung „Stealth" (heimlich). Auch nach der öffentlichen Vorstellung am 22. April 1990 sind Navigations- und Waffeneinsatzsysteme bis heute top-secret.

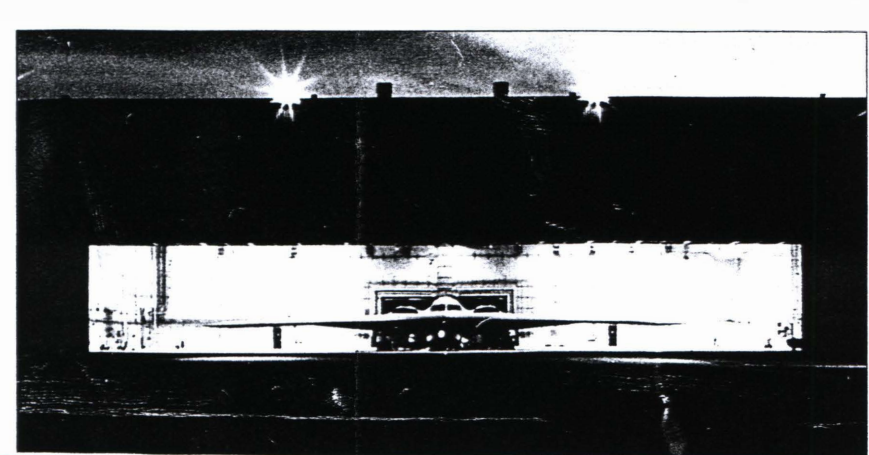
Inzwischen sickern immer mehr technologische Leckerbissen des knapp schallschnellen Wundervogels durch – wohl gezielt. Doch nicht nur die technischen Lösungen der „Nighthawk"-Konstrukteure sind herausragend. In der streng geheimen, hermetisch abgeschirmten Denkfabrik Skunk Works der Lockheed Advanced Development Company im kalifornischen Burbank setzte eine kreative Crew von Wissenschaftlern und Technikern ihre kühnsten Ideen um.

Davon, aber auch vom Kampf mit einer widerspenstigen Administration, von Intrigen und von Ignoranz berichten Ben R. Rich und Leo Janos in ihrem Buch „Skunk Works" (Little, Brown & Co., Boston/New York). Wie in einem packenden Krimi schildern sie die Geschichte dieser geheimen Wunderwelt der Hochtechnologie.

In den Skunk Works entstanden unentdeckbare U-Boote, „unsichtbare", radarabweisende Fregatten. Hier experimentierten High-Tech-Experten mit bewegungshemmenden Mitteln, die ganze Panzerarmeen gleichsam am Boden festkleben sollten.

In Burbank entwarf der Gründer und erste Chef der Skunk Works, der legendäre Flugzeugbauer Clarence „Kelly" Johnson, den berühmt-berüchtigten F-104 „Starfighter". Auch das CIA-Spionageflugzeug U-2 entstand in Burbank.

Was in der kalifornischen Geheimfabrik ausgeklügelt wurde, machte immer wieder Technologiegeschichte: etwa „Kelly" Johnsons SR-71 „Blackbird". ▶



FLUNDERFLACH und streng geheim ist der Prototyp des strategischen „Stealth"-Bombers B-2

Das Flugzeug flog in über 25 Kilometer Höhe. Dort ist der Himmel auch am Tag noch schwarz, und 97 Prozent der Atmosphäre liegen unterhalb der Maschine.

Trocken schildert Rich, wie die amerikanische Militärbürokratie den einzigartigen operativen Vorsprung des Jägers ignorierte, der mit dreieinhalbfacher Schallgeschwindigkeit Raketen hätte abfangen sollen. Er wurde 1990 zunächst ausgemustert.

Johnson-Nachfolger Ben R. Rich schließlich gelang mit dem F-117 A „Nighthawk" (Nachtfalke) die technologische Sensation: Selbst leistungsfähigste Radargeräte können dieses Flugzeug nicht erkennen.

Die Idee dazu lieferte ausgerechnet ein Russe. In einem Aufsatz des Strahlenforschers Pjotr Ufimtsew entdeckte ein Rich-Mitarbeiter die mathematische Theorie zur Ablenkung elektrischer Wellen.

Ufimtsew, später als Gastprofessor in den USA: „Unsere Konstrukteure waren an meiner Theorie völlig uninteressiert." Anders die Skunk-Workers. Sie machten – im Wortsinn – das Beste aus den Ufimtsew-Formeln: ihr „Stealth"-Flugzeug „Nighthawk". In nur 31 Monaten schufen sie vom Reißbrett bis zum Erstflug am 18. Juni 1981 den „unsichtbaren Bomber". Um die Entwicklung zu beschleunigen und Kosten zu senken, griffen Rich und seine Leute auf bewährte Elemente aus anderen Produktionen zurück.

„Einmal in der Luft, fliegt sich der ‚Nighthawk' wie jedes andere Hochleistungsflugzeug auch"

Ralph Getchell
F-117 A-Pilot

Der Bomber weist weder Wölbungen noch Rundungen auf. Im Profil gleicht er einem geschliffenen Diamanten. Rumpf, Tragflächen und Leitwerk bestehen aus einer Vielzahl flacher Facetten. Diese kleinen Flächen lösen die Rückstrahlung des Radarechos auf und zerstreuen sie. Radarschluckende Werkstoffe und Anstriche ergänzen die Funktion der Form.

Nachteile des Designs: hohe Take-off- und Landegeschwindigkeiten. Jedoch: „Einmal in der Luft, fliegt sich der F-117A wie jedes andere Hochleistungsflugzeug", sagt Pilot Oberst Ralph Getchell.

59 „Nachtfalken" (Gesamtkosten: 6,5 Milliarden Dollar) wurden gebaut. Zweisitzige Trainer gibt es nicht. Die Piloten steigen nach Theorie und Simulator direkt auf die Einsatzmaschine um.

Seine überragenden Eigenschaften bewies dieses revolutionäre Flugzeug im Golfkrieg 1991. Obwohl es nur 1,2 Prozent aller Einsätze flog, schaltete es mit seinen lasergelenkten Präzisionswaffen 40 Prozent aller strategischen Ziele aus, ohne eigene Verluste. Die nachtschwarzen „Nighthawks" waren schlicht unsichtbar.

Erfolg und Erfahrung mit dem F-117 A beflügeln inzwischen das Tarnkappen-Projekt des Langstreckenbombers B-2 „Spirit" von Northrop. Der „Spirit" ähnelt einer Fledermaus, ist schwanzlos und flunderflach. „Mit diesem ‚Non-plusultra'-Bomber vollzieht sich der Übergang von der Massen- zur Präzisionswaffen-Kriegführung", urteilt der englische Luftfahrt-Autor Wayne F. Geer – euphemistische Definition eines Alptraums. Der B-2 trägt bei fünffacher Reichweite eine zehnfach größere Waffenlast als der F-117 A. Prototypen (Stückpreis: 1,5 Milliarden Mark) sind bereits im Test.

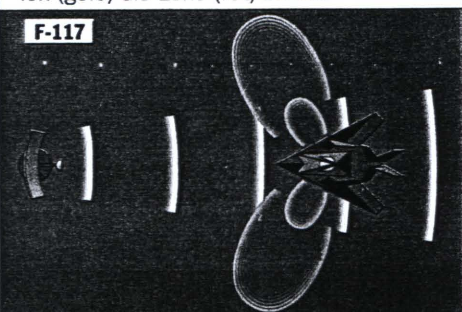
Bundeswehrpiloten freilich dürfen den Traum der Unsichtbarkeit in „Stealth"-Maschinen nur träumen. Denn der F-117 A ist unverkäuflich. Und auch der B-2 wird US-exklusiv bleiben. ■

Heiner Emde/Manfred Opel

DER „STEALTH"-EFFEKT

F-15

KONVENTIONELLE FLUGZEUGE wie der Jäger F-15 geben auftreffende Radarwellen (gelb) als Echo (rot) zurück



TARNKAPPENFLUGZEUGE vom TYP F-117 lenken die Radarwellen seitwärts ab und bleiben dadurch unentdeckt

Quelle: Discovery Communications